

Cirill és Metód nyelve. A könyv megemlíti, hogy a szláv hatás kezdete a 6. század vége és a 7. század. Ekkor árasztják el a szlávok a Balkán-félszigetet. Én annyit tennék hozzá, hogy ez a „szláv népvándorlás” összefüggésben van az avarok első nagy támadásával, mely megdöntötte a Gepida Államot, mely a Tiszántúlon és Erdélyben helyezkedett el. A longobárdok is ekkor menekülnek a Dunántúlról Észak-Itáliába.

A szláv nyelvi hatás a román nyelvben elsősorban a vallási terminológiában mutatkozik meg. E téren némi görög és újlatin hatás tükröződik. A szláv hatás elsősorban jövevény szavakban érezhető, de az északi román nyelvújításban szlávból románra fordított ún. tükörszavak is kimutathatók.

Fontos megfigyelése André Du Naynak, hogy a románban, mely az északi románból fejlődött, nincsenek nyelvújítások, ugyanakkor az ősrómánból a Balkánon még három nyelvújítás mutatható ki, mely nyelvújításokat beszélők kis csoportjai még ma is fellelhetők a Balkán-félszigeten.

Nem kívánom összegezni azt a színes és érdekes kifejtést, melyet a könyv IV. és V. fejezete tartalmaz. Ez olyan lenne mintha egy krimi ismertetve elmondanám, hogy ki a gyilkos és erre az éles szemű nyomozó hogyan jön rá. Mégis a csábításnak engedve csak egy mondat: az általam ismert dákoromán elméletnek kilenc variációját ismerem meg a tiszta latintól kezdve az 1960-os évek legújabb elméletéig.

KOVÁTS ZOLTÁN

## Vasútépitések a Dunántúlon és Erdélyben

MAJDÁN JÁNOS:

*Helyiérdekű vasutak és kiépülésük a Dunántúlon.* Vasúthistoria Könyvek. Sorozatszerk.: Mezei István. Bp., 1998

\* \* \*

Az elmúlt évben két jelentős kiadvánnyal gazdagodott a Vasúthistoria Könyvek sorozat: Majdán János monográfiája a dunántúli helyiérdekű vasutakról az év elején; Kubinszky Mihály és Horváth Ferenc erdélyi magyar vasúttörténete karácsonykor juthatott el az érdeklődő olvasókhoz.

Majdán János vasúttörténeti kutatásai a dél-dunántúli régióban, a helyiérdekű vasutak alapításával, azok gazdasági hátterének megismerésével kezdődtek. Az évtizedek során kutatási szemhatárába fogta a Kárpát-medence szinte teljes egészét, a HÉV-ek mellett a MÁV, a Baross-korszak és a nagy magánvasutak pályafutásával is foglalko-

zott. Tette mindezt egyetemi kutatói csendességben, a polcszélességgel, nyomdászaggal és orrmagassággal mérhető történeti népszerűségtől távol tartotta magát. A „nagy” közönség mindössze egy, 1987-ben megjelent népszerűsítő kiadvány szerzőjeként ismerhette. (*A vasszekér diadala.* Népszerű történelem sorozat.)

A helyiérdekű vasutak a normálnyomközű vasút harmadik, kevésbé ünnevelt, támogatott, illusztrált csoportjába tartoznak. (Magukat pragmatikusnak tartó érák előszeretettel gyilkolják is ezeket.) Történeti szempontból voltak ugyebár a nagy magánvasutak, a MÁV és a HÉV-ek, vasútföldrajzi szempontból pedig elsőrangú (nemzetközi) fővonalak, amelyek a kontinentális hálózathoz tartoztak, a másodrangú (belföldi) fővonalak, amelyek nagyobb városokat, tájegységeket kötöttek össze egymással és a fővárossal – és a harmadrangú vagy mellék-

vonalak. A HÉV-ek teljesítményadatait nem lehet a fővonalakhoz mérni. Jelentőségüket olcsó építésükben és fenntartásukban határozhatjuk meg. Ipar- és gazdaságfejlesztő szerepüket kell vizsgálni a korábban infrastruktúra nélküli területeken. Ha egy mellékvonal – az utóbbi évtizedekben – esetlegesen megszűnt, a vasúttörténész azt is megvizsgálja, hogy a megszüntetés milyen hatást gyakorolt a környék iparára, mezőgazdaságára, a foglalkoztatási és közlekedési viszonyokra. Egy-egy HÉV értékét nemcsak működésében, hanem megszüntetésének következményeiben is illusztrálhatjuk. (Például a Nyugat-Dunántúl jelentős HÉV-hálózatából a Répcevis–Sárvár, Sárvár–Zalabér, Tüske–Balatonszentgyörgy – összefüggő HÉV-vonal volt Kőszegtől Barcsig! – vagy a Fertőszentmiklós–Celldömölk vasútvonal megszüntetése.)

1883 és 1913 között jelentős helyi érdekű vasútépítés folyt a Dunántúlon: 28 állami kezelésű és egy magánvasúti HÉV 44 vonalat 59 szakaszban adott át a közforgalomnak. Az építkezések teljes hossza – 2111 km – eléri a Dunántúlon korábban átadott fővasutak hosszát. A szerző a magyar vasúti és az európai mellékvonali előzmények után tér rá a téma kifejtésére. Részletesen ismerteti a vasútvállalatok alapításának lefolyását, az engedélyezési folyamatot és a részvényjegyzést. A munka értékét növeli, hogy nemcsak kronológiai áttekintést ad az egyes vasútvonalokról, hanem keresztmetszetszerűen is ábrázolja a vasútépítési tevékenységet a társaságok alapításától az építésen keresztül az ünnepélyes megnyitókig. Majdán nagy figyelmet szentel a helyi politika és a vasút viszonyára: milyen érdekek és hová telepítették a vasutakat, az alapvető geográfiai követelmények mellett milyen egyéb szempontokat vettek figyelembe az útirány meghatározásakor. (Ezek közül a legismertebb Veszprém esete, de Pápa vagy Sümeg testületeinek vasútpolitikája

is tanulságos...) Tekintélyének járó mértékben foglalkozik szerzőnk a legnagyobb magyar helyi érdekű vasút, a Dunántúli HÉV hálózatépítésével.

Kiemelkedő minőségű vasúttörténet! Vasúthistóriát esztétikusan illik illusztrálni, Majdán könyve ebből a szempontból is megállja helyét, mert a lehetőségekhez mérten igényes képanyag kíséri a szöveget. A fotók többsége a világhírű századforduló magyar vasúti képeslapkiadásból származik, és ahol csak lehetett nem a közismert képeket választotta a szerző. A kötetet gondos historiográfiai áttekintés zárja.

*Kevés kifogásunk nem a szerzői, hanem egyértelműen a szerkesztői munkát érheti!* Ezek pedig nem eseti, csak Majdán könyvére vonatkozó, hanem általános érvényű kritikák a magyar vasúttörténeti kiadványkészítésről. Ez az unalmas, az alapvető szabályokat is semmibe vevő (vagyis láthatóan azokat nem ismerő) tipográfia, a nehezen nyomon követhető címrendszer, a gondos nyelvi lektorálás és felelős szerkesztés teljes hiánya egyszerűen méltatlanná teszik a magyar vasúttörténeti kiadványokat azok tartalmi minőségéhez.

HORVÁTH FERENC–KUBINSZKY MIHÁLY:

*Magyar vasúti építkezések Erdélyben.*

Vasúthistória Könyvek.

Sorozatszerk.: Mezei István. Bp., 1998

\* \* \*

Erdély, a többi eltrianonított területhez hasonlóan, a magyar vasúttörténeti kutatásban is mostohagyereknek számított. Szükséges és érdekes lett volna foglalkozni vele, ennek ellenére a korábbi vasúttörténeti munkák ideológiai érzékenységgel mellőzték. A két szerző úttörő feladatra vállalkozott, amikor elkészítették az erdélyi vasúttörténet monográfiáját. Horváth Ferenc, a reá mindenkor jellemző mérnökemberi gondossággal, a társaságtörténeteket és pályaeépítéseket, Kubinszky professzor pedig a magasépítészeti fejezeteket írta.

A kötet felépítése világos, jól áttekinthető. A vasúttervezési és építési előzmények (1867-ig csak Arad és Nagyvárad volt a magyar vasúthálózat keleti végpontja) után önálló fejezetekben a legjelentősebb építési korszakok következnek: az Első Erdélyi Vasút, a Magyar Keleti Vasút, a bánsági vonalépítések, az Északkeleti Vasút, a MÁV tevékenysége és a helyiérdekű vasutak. Valamennyi nagyobb fejezetben szisztematikus alfejezetek ismertetik a fővonalakat, mellékvonalakat, a pályaépítést és a magasépítéset. A HEV-ek bemutatása nem kronologikus – ez egy vasúttörténeti korszak, tehát az időrendiség nem fontos szempont! –, hanem vármegyéenként, tájegységeenként történik.

Különös értéket jelentenek a kisebb kiegészítő fejezetek a kötet befejező részében. Erdély fejlett bányászata és ipara jelentős mennyiségű ipari és erdei vasutak építését tette szükségessé. A könyv a jelentősebb normál- és keskenynyomközű vasutakat mutatja be. A 9. fejezet a városi vasutakkal foglalkozik: villamosvasút működött Temesváron, Nagyváradon, Nagyszebenben és egy ideig Szatmárnémetiben. Gőztramway közlekedett Kolozsvárott, Aradon és Brassóban. A gondos szerzők figyelmét az első világháború katonai építkezései sem kerültek el. A bukovinai orosz front utánpótlásának biztosítására három keskenynyomközű vasút épült Északkelet-Erdélyben, ezek közül a Borgói-szoroson át Dorna Watrába vezető benzin-elektromos vasút volt a legjelentősebb. Külön fejezet tárgyalja a trianoni békediktátum kártékony hatását az erdélyi vasúthálózatra, valamint az igen röviden összefoglalható román építkezéseket a két világháború közötti rövid időszakban.

Az utolsó magyar vasúti építkezés a második világháború idején folyt Erdélyben. Az 1940-es második bécsi döntés úgy rajzolta meg a visszaadott Észak-Erdély

határait, hogy valamennyi erdélyi fővonalat elvágta a Székelyföld előtt. Így Magyarországról Erdély keleti felét nem lehetett vasúton megközelíteni. Ezen égető probléma orvoslására épült egy kisvasút Szászkelence és Kolozsnagyida között, valamint egy fővonal Szeretfalva és Déda között. Az utóbbi, 48 km hosszú vasút a korabeli ország jelentős gazdasági vállalkozásának bizonyult, olyan hegyvidéki területen, amelynek még használható közútja sem volt. Itt alkalmaztak először légi felvételeket térképkészítéshez. A hegyvidéki táj hatalmas bevágások, töltések, völgyhidak és védőművek építését tette szükségessé. Nehezítette a munkát, hogy a nyomvonal a vasútépítésre köztudottan rossz minőségű mezősgéi talajon húzódott, ezért az alépitményi tevékenységhez a helyszínen talajmechanikai laboratóriumot létesítettek. A pálya a Szamos és a Maros folyók vízválasztójáig emelkedett (12‰), itt 960 méteres alagútba futott, majd 12‰-es esésben haladt Dédáig.

Az utolsó erdélyi magyar vonalat kevesebb mint másfél évi munkával, 1942. december 5-én adták át a közforgalomnak. Legfeljebb 16 tonnás tengelynyomással, 70 km/órás legnagyobb sebességgel futhattak rajta a vonatok. Budapestről Sepsiszentgyörgyig az eljutási idő több órával csökkent. A vasútvonalon Fodor Jenő MÁV-építész emelt a tájhoz igazodó népi stílusú vasúti házakat, amelyek józan egyszerűségről és kifinomult harmóniáról tanúskodtak. Sajnos, éppen a legjelentősebb épület, Déda pályaudvara a háborúban elpusztult.

A kimagasló színvonalú kiadványt lenyűgöző kép- és térképanyag gazdagítja. A ragyogó fotók (ez Kubinszky gyűjtése) mellett a helyszín- és tervrajzok (ez Horváth kutatása) is igazi csemegének számítanak. A kötet végén részletes irodalomjegyzéket és háromnyelvű helységnevmutatót talál az olvasó.

NAGY TAMÁS

